

BACHELOROPPGAVE

Funksjonshemmede og sosial integrasjon

Transportfeltet som barriere for integrasjon av funksjonshemmede

av

Bente Øieren

Vernepleie
VE530
April 2008



Innhold

1.0 Innledning	s.2
2.0 Metode	s.3
3.0 Sosial integrasjon	s.4
3.1 Funksjonshemmede og sosial integrasjon.....	s.6
3.2 Sosialisering til rollen som funksjonshemmet.....	s.7
3.3 Verdsetting av sosiale roller(VSR).....	s.9
3.4 Transportfeltet som barriere for integrasjon av funksjonshemmede.....	s.11
3.5 Det sosiomaterielle handlingsfelt.....	s.11
4.0 Transportpolitikk og tilrettelegging for funksjonshemmede	s.12
4.1 Regjeringens visjoner og hovedmål.....	s.13
4.2 Tilgjengelighetsprogrammet BRA.....	s.14
4.3 Ny lovgivning og internasjonalt samarbeid.....	s.15
4.4 Standard Norge og Deltasenteret.....	s.16
4.5 Nasjonal Transportplan.....	s.17
5.0 Analyse	s.19
5.1 Hva sier teorien om betydning for universell utforming av transport for funksjonshemmede?.....	s.19
5.2 Hva sier transportpolitikken om hinder og muligheter for universell utforming av transport for funksjonshemmede?.....	s.20
6.0 Oppsummering og avslutning	s.22

Litteraturliste

1.0 Innledning

Jeg har valgt å fordype meg i temaet universell utforming. Dette er et tema som er viktig å få satt fokus på da mine erfaringer som assistent for en rullestolbruker viser at Norge har en lang vei å gå før vi har et universelt utformet samfunn. *”Universell utforming er utforming av produkter, bygninger, transportmidler og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming”* (Norges Handikapforbund). For å avgrense oppgaven har jeg valgt å ha fokus på bevegelseshemmede og den kollektive transporten. Jeg ønsker å finne ut hvordan dagens tilrettelegging påvirker de bevegelseshemmede og hvordan det jobbes på det politiske hold på dette området. Jeg vil bruke relevant litteratur på området og snakke med ulike brukerorganisasjoner for å få bakgrunnsstoff til min oppgave. På bakgrunn av dette har jeg formulert følgende problemstillinger: *”Hva er konsekvensene av at den kollektive transporten i så liten grad er tilrettelagt, med tanke på den sosiale integrasjonen for de funksjonshemmede?”* og *”Hvordan arbeides det på det politiske plan mot et universelt utformet samfunn?”*. For vernepleieryrket er det viktig å ha kunnskap om dette temaet da vi mest sannsynlig vil møte funksjonshemmede med denne type problematikk i vårt yrke. Når jeg skriver velger jeg å bruke begrepet funksjonshemmet fordi det brukes mest i litteraturen, men jeg har de bevegelseshemmede i tankene.

I den første delen av oppgaven har jeg en metodedel hvor jeg begrunner mine metodiske valg ut i fra min problemstilling. I den neste delen begynner min teoretiske del som jeg har valgt å dele i to. Den første delen er en sosiologisk del hvor temaet er sosial integrasjon. Her vil jeg belyse viktigheten av tilgjengelig transport i den sosiale integrasjonen for de funksjonshemmede. Den andre teoretiske delen tar jeg for meg det transportpolitiske som har betydning for tilrettelegging og universell utforming. Videre har jeg en analyse del hvor jeg belyser betydningen av universell utforming for funksjonshemmede og til sist diskuterer hinder og muligheter for universell utforming i det transportpolitiske.

2.0 Metode

Metode er en systematisk måte å undersøke virkeligheten på. Vi ønsker å gjøre oppdagelser i den menneskeskapte verden, og gjennom bruk av ulike metoder kan vi forbedre og skjerpe vår oppdagelsesevne slik at vi kan se årsakene bak hendelser, meninger bak handlinger og samhandling og kollektivets/sosiale - materielle strukturers betydning for individers og grupperes meninger og handlinger(Halvorsen, 2002:13).

Jeg har valgt å skrive en litterær oppgave, som vil si at jeg har innhentet stoff fra litterære kilder. Informasjonen er hovedsakelig innhenta fra sekundærkilder. Sekundærkilder er data som er innhentet av andre enn forskeren. Ved å benytte seg av slik data er det viktig at man er kritisk, da data ofte kan tolkes på feil måte. Dess flere ledd informasjonen har gått igjennom, dess større sjanse er det for at informasjonen kan være mindre pålitelig. Det er både styrker og svakheter ved å velge et litterært studium. Styrken vil være at data er stort sett innsamlet av profesjonelle forskere. Dette gjør at man kan forvente en høy reliabilitet. Svakheter ved et slikt metodevalg vil være at dataene jeg bruker vil være innsamlet med bakgrunn i andre problemstillinger enn de jeg har valgt. Dette kan gi utslag i redusert validitet(Halvorsen, 2002). For å finne relevant litteratur til min oppgave har jeg søkt på Bibsys og brukt biblioteket ved Høgskolen, i tillegg til at jeg har benyttet internett.

I min sosiologiske teoridel har jeg valgt å bruke Per Morten Schiefloe og Dag Østerberg som hovedforfattere. Schiefloe er dr.philos. og professor i sosiologi ved NTNU. Han har en bred tematisk og metodisk forskningserfaring. I tillegg er han mye engasjert som rådgiver innenfor organisasjonsutvikling og lederopplæring. Jeg valgte å bruke Schiefloes bok *Mennesker og samfunn* (2003) fordi han i denne boken skriver på en lett forståelig måte med kombinasjon av gode eksempler, som gjør det enkelt å koble teori og praksis.

Østerberg var professor i sosiologi ved universitetet i Oslo fra 1981-1991. Han skal være en av Skandinavias mest innflytelsesrike sosiologiske teoretikere og er også kjent for å kombinere filosofisk skarpsinn med pedagogisk form. Østerberg sin bok *Sosiologiens nøkkelbegreper* (2003) valgte jeg for å få en annen dimensjon og mer dybde i teorien. Han kan til tider bli for avansert og teoretisk når han skriver, så jeg har holdt meg mest til Schiefloe.

I min teoretiske del om det transportpolitiske har jeg fått råd fra en brukerorganisasjon om ulike offentlige dokument som er relevante for min oppgave. I tillegg har jeg innhentet informasjon fra internett hvor jeg har benyttet meg av blant annet Regjeringen, Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjons sine sider.

I min neste del vil jeg presentere relevant teori for min oppgave. Det første temaet jeg vil ta for meg er sosial integrasjon.

3.0 Sosial integrasjon

Mennesket er avhengig av en viss form for sosial integrasjon for å kunne overleve. Våre behov, følelser og tanker trenger å formidles, utdypes og bestyrkes av andre menneskers behov, følelser og tanker (Østerberg, 2003).

Schiefloe (2003) definerer sosial integrasjon som et produkt av sosiale relasjoner, kulturelt fellesskap og interaksjon. Sentrale behov som i vesentlig grad er styrende for våre preferanser og atferd er fellesskap og tilhørighet. Disse elementer forekommer både på mikro-, meso- og makronivå. På mikronivå er det familie, kollegaer og vennskap som spiller en stor rolle. På mesonivå er det de organisatoriske sammenhenger vi inngår i som har betydning.

Arbeidslivet, frivillige organisasjoner, nærmiljø og lokalmiljø er sentrale arenaer på dette nivå. På makronivå ser vi på oss selv som en del av en nasjon, både når det gjelder lover og regler, og kulturelt.

”Når to aktører knyttes til hverandre på grunnlag av gjentatt interaksjon og gjensidige forventninger, har vi å gjøre med en sosial relasjon” (Schiefloe, 2003:307).

Sosiale relasjoner kan være både formelle og uformelle. I de formelle relasjonene er rollene definert i forhold til bestemte posisjoner, som f. eks mor og far, leder og ansatt. De fleste sosiale relasjoner er uformelle, og er dannet på et frivillig grunnlag. De sosiale systemene består av flere aktører og består over tid. For å gjøre det mulig å etablere varige sosiale systemer er man avhengig av sosiale relasjoner som bindemiddel. Når koblinger til andre blir varige og oppleves som stabile oppstår fellesskapet. Dette er nødvendige forutsetninger for forutsigbarhet og stabilitet i et sosialt liv (Schiefloe, 2003).

I Schiefloe (2003) kan vi lese om Parsons, som var professor i sosiologi. Han beskriver forholdet mellom partene i en relasjon ut i fra flere mønstervariabler. Parsons mener mønstervariablene representerer et sett av verdimeslige valg som aktører må foreta i sine handlinger i forhold. Den første handler om hvordan vi forholder oss følelsesmessig i en relasjon. Om vi følelsesmessig involverte eller nøytrale til den andre part har betydning for atferden vår i en relasjon. En annen dimensjon dreier seg om forholdet mellom partikularisme og universalisme. Når vi er partikularistiske gir vi noen særbehandling, mens ved universalisme behandler vi alle likt. En tredje dimensjon handler om avveiningen mellom egenskaper og ytelse. Vi velger om det er viktig for oss hvem personen er eller om det er

viktigst hva personen presterer. Videre tar vi et valg mellom det spesifikke og det diffuse i en relasjon. I de diffuse relasjonene føler vi at alle sider ved relasjonen er relevant, mens i de spesifikke relasjonene er en saklig avgrensning hvor det personlige holdes utenfor. Våre nære, personlige og forpliktende relasjoner kjennetegnes ved at de ofte preges av følelsesmessig involvering og partikularisme.

Det krever tid, oppmerksomhet og engasjement å vedlikeholde relasjoner. Relasjoner som ikke oppleves som spesielt nære og forpliktende og i tillegg gir oss lavt utbytte opprettholdes bare dersom de er lett tilgjengelig og fører med seg små belastninger. Relasjoner som er sterke, verdifulle for oss og forpliktende vil kunne opprettholdes nesten uansett hva som skjer. Relasjonsdanning finner sted gjennom flere prosesser. *"De tre hovedfasene kan betegnes som innledningsfase, interaksjon- og vedlikeholdsfasen og nedbyggingsfasen"* (Schiefløe, 2003: 311). I innledningsfasen prøver man ut ulike relasjoner for å se hvem man kan bygge en gjensidig relasjon med. I den neste fasen, interaksjons- og vedlikeholdsfasen, fastslås relasjonen som en sosial realitet. Man utvikler måter å forholde seg til hverandre på som de er enige om, og som de ut i fra en vurdering av innsats og utbytte finner tilfredsstillende. I denne fasen vil man også kunne plassere relasjonen i forhold til primær- sekundær- dimensjon gjennom å finne et nivå av intimitet, nærhet og gjensidig forpliktelse. Noen relasjoner vi etablerer varer livet ut, mens andre vil bli avvirket. Dette skjer i den siste fasen, nedbyggingsfasen, hvor man kan oppleve at en av partene eller begge ikke lenger har interesse av å bruke tid og ressurser på å vedlikeholde relasjonen. Samhandling mellom aktører kalles interaksjon. Interaksjon forekommer i fire forskjellige former: samarbeid, bytte, konkurranse og konflikt. For å nå et felles mål er man avhengig av et samarbeid. All organisert aktivitet er basert på samarbeid. Enten vi er medlem av en fotballklubb eller er i jobbsituasjon. Bytte er en av de vanligste former for interaksjon. Når vi inngår et samarbeid med aktører, enten det er på jobb ellers privat, er vi avhengig av å få noe ut av samarbeidet. I det private bytter vi omsorg, kjærlighet, respekt og sosial omgang. I jobbsammenheng er det ofte snakk om bytte av tjenester. Vi utfører en jobb og får betalt for det vi gjør. Konkurranse oppstår når flere individ ønsker å oppnå de samme mål eller goder. Av og til kan man oppleve at konkurranse fører til konflikt. Det kan oppstå en verdikonflikt som handler om hva som er rett eller galt å gjøre i en situasjon, ellers vi kan havne i en interessekonflikt hvor godene skal fordeles. Det kulturelle fellesskapet er en viktig del av den sosiale integrasjonen. Gjennom det kulturelle fellesskapet lærer vi oss de normer og sanksjoner som gjelder for samfunnet vi er en del av. Gjennom kunnskap, tro og verdier dannes grunnlaget for våre personlig oppfatning, hva vi tror på i form av religion og livssyn (Schiefløe, 2003).

I Østerberg(2003) kan vi lese om Sorokin som beskrev kultur som: *"helheten av de betydninger, verdier, og normer som de interagerende personene besitter, og helheten av de materielle formidlere som objektiviserer, sosialiserer og bringer videre disse betydninger"*(Østerberg, 2003:89). Verdier og normer i samfunnet som uttrykkes er immaterielle, men uttrykkes samtidig i den materielle strukturen i samfunnet. Det materielle i samfunnet er ikke tilrettelagt for de funksjonshemmede. Dette kan ses på som et uttrykk fra samfunnet at man nedprioriterer og diskriminerer de funksjonshemmede. Østerberg beskriver helheten av den sosiale interaksjon og det kulturelle som det sosiokulturelle. Man kan skille mellom den sosiale og kulturelle strukturen. Eksempler på dette kan være forskjell mellom talespråk og skriftspråk, og forskjellen mellom bygninger og deres bruksmåter(Østerberg, 2003). Jeg vil videre belyse viktigheten av tilgjengelig transport i den sosiale integrasjonen for de funksjonshemmede.

3.1 Funksjonshemmede og sosial integrasjon

For de funksjonshemmede kan det å føle fellesskapet og tilhørighet være spesielt vanskelig og utfordrende. De mange barrierene i samfunnet reduserer mobiliteten og mulighetene til å ta del i samfunnet på lik linje med andre. Det kan være en utfordring å etablere nye relasjoner og vedlikeholde de opprettede relasjonene. Den kollektive transporten er langt i fra tilrettelagt noe som gjør at det er vanskelig å komme seg ut. Man må ofte planlegge i lang tid på forhånd noe som ofte fører til at man kan være lite spontan, som å ta en tur på kafé eller et kinobesøk. Noen funksjonshemmede har tilgang på en egen spesialtilpasset bil, men dette alternativet er utelukket for de under 18 år. I tillegg er det også slik at de som er i arbeid ofte blir ekskludert fra denne ordningen fordi de tjener for mye. Å få andre til å kjøre en når en skal ut vil føre til at man er avhengig av andre, og man kan oppleve at man føler seg lite selvstendig. Det krever også at man kjenner noen som har bil som eventuelt har plass til rullestol. Et annet alternativ er at man kan ta drosje. Men dette er et dyrt alternativ og ikke alle drosjer er spesialtilpasset. Transporttjenester er et annet alternativ, men dette tilbudet varierer mye fra kommune til kommune. Med denne tjenesten har man begrensninger, som antall tildelte turer. Man må planlegge i god tid på forhånd og det er begrensninger på hvor man kan reise. Samtidig er dette et godt tilbud for de som ikke kan benytte seg av andre tilbud. Dette tilbudet kan ikke sammenlignes med kollektivtransport fordi den har så mange begrensninger, men kan ses på som et supplement. For sterkt bevegelsehemmede og blinde vil dette være et godt tilbud. Hva slag behov man har når man skal ut å reise avhenger av egne egenskaper og til egenskapene

ved reiseruten(Norges Handikapforbund, 2001). Andre barrierer som hindrer den sosiale integrasjonen er tilrettelegging i bygg. For en rullestolbruker kan det være vanskelig å ta seg inn og rundt i ulike bygg. For eksempel kino, kafé, idrettsanlegg og andre kulturelle aktiviteter. Det er vanskelig å føle seg som en del av et samfunn når man ofte opplever å bli utestengt pga fysiske barrierene. Materielle barrierer hos andre er også en utfordring. De funksjonshemmede kan oppleve å ikke ha mulighet til å besøke andre for det ikke er tilrettelagt. Dette gjør at det kan bli vanskelig å vedlikeholde relasjonen, da de er avhengig av gjentatt interaksjon og gjensidige forventninger. Som beskrevet i forrige kapittel vil barrierene i samfunnet gjøre det vanskelig å opprettholde de sosiale relasjonene som er en forutsetning for forutsigbarhet og stabilitet i et sosialt liv.

Samtidig kunne man innvende at i dagens samfunn er teknologien kommet langt som gjør at man har til en viss grad mulighet til å vedlikeholde relasjoner ved å bruke internett, telefon og annet kommunikativt materiell. Men dette kommunikative materiell vil ikke kunne erstatte primærrelasjoner eller de personlige møter ansikt til ansikt.

I neste del vil jeg ta for meg temaet sosialisering og hvordan de funksjonshemmede sosialisere til rollen som funksjonshemmet.

3.2 Sosialisering til rollen som funksjonshemmet

Vi er alle sosiale vesener. Fra vi er født til vi dør påvirkes vi, er avhengig og forholder oss til andre mennesker. I dette sosiale samspillet blir vi påvirket og formet av omgivelsene, samtidig som vi selv spiller en aktiv rolle i vår egen utvikling og opptrer som selvstendig aktører i forhold til våre omgivelser(Schiefloe, 2003).

Sosialisering er en prosess som former oss, og innebærer at vi utvikler oss til særegne individer med en egen personlighet. For kunne delta som fullverdige og aksepterte medlemmer i samfunnet tilegner vi oss kunnskaper, ferdigheter og meninger gjennom sosialiseringen. Primærsosialiseringen er den første og den mest grunnleggende sosialiseringen som finner sted. Primærsosialiseringen begynner allerede ved den første kontakten mellom foreldre og det nyfødte barnet. Denne prosessen er sterk og formende, og danner grunnlaget for personlighetsutviklingen. Samtidig som den betyr mye for den senere læringen. Den videre prosessen kalles sekundærsosialisering. Her er det andre aktører enn foreldrene som spiller en viktig rolle. I motsetning til primærsosialiseringen som er personorientert og spesifikk er sekundærsosialiseringen i hovedsak rolleorientert og i generell

form og innhold. Gjennom internalisering tar vi til oss det vi lærer gjennom sosialiseringen og tilpasser det til en del av oss selv(Schiefloe, 2003).

Sosialisering er en livslang prosess. Vi lærer og forandrer oss gjennom tilegnelse av nye kunnskaper, ferdigheter og holdninger. Samtidig som vi tilpasser oss nye roller og situasjoner. For mennesker med en ervervet funksjonshemming vil man kunne snakke om en resosialiseringsprosess på grunn av de store forandringen som skjer. Man må tilpasse seg samfunnet på nytt, i tillegg til at man må lære seg å leve med funksjonshemmingen, både psykisk og fysisk. Man kan samtidig oppleve å få problemer med den personlige identiteten. På den ene siden føler man seg tilknyttet til den funksjonshemmede delen av seg selv, og på den andre siden tilknytning til den livssituasjonen som ikke er knyttet til funksjonshemmingen(Froestad, Solvang og Søder, 2000).

Innholdet i sosialiseringprosessen kan deles inn i tre hovedkomponenter. Den første delen handler om introduksjon i kulturen i form av innlæring av de sentrale kulturelementene. Den andre delen handler om utvikling av personlighet og selvbylde. Den siste delen handler om tilegnelsen av evnen til å opptre i ulike typer roller(Schiefloe, 2003).

I oppdragelsen lærer foreldrene oss bevisst om de kulturelle elementene. Språket er et av de kulturelle elementene som gir oss muligheter og sette begrensninger, samtidig som det er formende for hva vi tenker og vår forståelse. Vi lærer de grunnleggende verdiene gjennom læring av hva som er rett og galt, fornuftig og ufornuftig, moralsk og umoralsk. Den kulturelle sosialiseringen er ikke bare knyttet til primærsosialiseringen, men videreføres også gjennom sekundærsosialiseringen, i skolen, blant jevnaldrende, i arbeidslivet og i forhold til medier og annen samfunnspåvirkning(Schiefloe, 2003). For funksjonshemmede vil den kulturelle sosialiseringen være et problem da de ofte har begrenset tilgang til transportmidler. De har i liten grad mulighet til å besøke arenaer hvor sekundærsosialiseringen foregår.

Personlighetsutvikling og selvbylde er også sammen med de kulturelle elementene en del av sosialiseringen. Personlighet kan defineres som et individs stabile særtrekk når det gjelder tanker, følelser og atferd. Gjennom læring som et produkt av samspillet mellom primærsosialiseringen og sosiale erfaringer utvikles personligheten. I Schiefloe(2003) kan vi lese om George Herbert Mead som blir betraktet som en av sosialpsykologiens grunnleggere. Mead mener at personlighet er nært knyttet til utvikling av selvet. Han beskriver selvet som den delen av personligheten som består av selverkjennelse og selvbylde. Mead trekker frem selvet som både en aktiv kilde for atferd og et passivt objekt for atferd. Når selvet tar initiativ i forhold til andre er selvet en aktiv kilde. Mead velger å kalle den aktive delen for ”jeg”, som har egenskaper tilsvarende å ta initiativ og respondere på andres handlinger. Når vi ser oss

selv utenfra, som et ”meg”, representerer dette samfunnet i oss. Dette gjør det mulig for å vurdere oss selv ut fra ytre verdier, normer, idealer og forventninger. Vi betrakter oss selv og setter oss i andres sted. Sosiale prosesser og samspillet mellom det handlende og tenkende individet og dets omgivelser er faktorer som har innvirkning på utvikling av selvbildet. Personer som har en særlig viktig betydning for utvikling av selvbildet benevner Mead som de signifikante andre. Disse personene kan variere ut i fra hvilken fase vi er i livet

Selvbilde forteller oss hvordan vi er, mens vår identitet forteller oss hvem vi er. Vi har ikke bare en personlig identitet, men også en sosial identitet. Vi kan ha bevissthet om den sosiale identiteten når vi oppleve en tilhørighet til en sosial gruppe ellers en kategori. Gjennom anerkjennelse og ved at man lever opp til de spesifikke rolleforventningene bekreftes den sosiale identiteten (Schieffloe, 2003). Funksjonshemmingen kan oppfattes som et avvik som diskrediteres i sosiale sammenhenger, og med dette stemples og stigmatiseres den funksjonshemmede som et menneske som er mindre verdt. I den stigmatiserte situasjonen vil den funksjonshemmede selvbilde utvinkles. På denne måten kan et dårlig selvbilde bli et hinder for sosial deltagelse, i tillegg til de nevnte materielle hindringene.

For funksjonshemmede er det funksjonshemmingen som truer livskvaliteten fordi den hindrer personens muligheter for å oppnå verdsette mål og levemåter.

3.3 Verdsetting av sosial rolle(VSR)

I denne delen av oppgaven vil jeg presenter teori om normaliseringsprosessen og betydning av verdsetting av sosial rolle for de funksjonshemmede.

Funksjonshemming ses på som en forstyrret sosial relasjon mellom personen og samfunnet. Det er ikke bare personens manglende egenskaper som er et forstyrrende element, men samfunnets hindringer, både fysisk og sosialt, er vel så betydningsfulle. Resultatet av dette vil ofte kunne ut i isolering, identitetsvansker, passivitet, resignasjon. I tillegg til for dårlige levekår og dårlig livskvalitet. Under arbeidet med å finne alternativer til særomsorg og i diskusjonen om omsorg og avvik, vokste begrepet normalisering frem. Denne diskusjonen resulterte i en bedre innsikt i hva ekskludering fra samfunnet betyr for den funksjonshemmedes livskvalitet. Med normaliseringsprosessen vil man kunne normalisere forholdet mellom personen og samfunnet slik at man vil oppleve en større grad av inkludering, deltagelse og likeverd. Normalisering handler ikke om å gjøre funksjonshemmede normale, men å fjerne hindringer og tiltrettelegge i samfunnet slik at de funksjonshemmede skal kunne leve et så normalt liv som mulig (Stangvik, 1994).

I Askheim(2003) kan vi lese om Wolf Wolfensberger, en amerikansk professor, som har videreutviklet normaliseringsuttrykket til fordel for betegnelsen verdsetting av sosial rolle(VSR). VSR blir presentert av Wolfensberger som en vitenskapelig teori bygget på omfattende empirisk data. Bakgrunnen for dette arbeidet var at Wolfensberger ville gripe fatt i årsakene til urettferdighet og ulikheten som nedpriorterte grupper i samfunnet er utsatt for, som f. eks funksjonshemmede. Det sentrale i hans teoretiske forståelse er at personer som bedømmes som avvikende i samfunnet blir tildelt roller som er lavt verdsatt i samfunnet. Hans grunnleggende utgangspunkt er at vi som mennesker av natur er evaluerende i vår oppfatningsprosess av andre mennesker. Denne prosessen foregår ubevisst, men allikevel vil våre oppfatninger eller persepsjon av andre aldri være helt nøytrale eller verdifrie. En del av den menneskelige natur er å verdsette andre mennesker, men også å devaluere andre. Fordi dette er en del av den menneskelige natur kan man heller ikke utslette denne tendensen gjennom samfunnsmessige endringer. Wolfensberger har hentet inspirasjon i sin tilnærming i sosial rolleteori. Menneskers velferd avgjøres av hvilken sosial rolle man tildeles i samfunnet. Dette er det grunnleggende premisset i sosial rolleteori. Vi definerer andre og plasserer de i hovedsak gjennom deres sosiale rolle og hvordan de spiller dem ut. Denne rolletildelingen får deretter betydning for hvordan vi ser på oss selv. Det er dette som gjør at rollene er det som avgjør våres plassering eller posisjon i forhold til andre. Sosiale roller som er lavt verdsatt blir tildelt de som bedømmes som avvikende. Denne devalueringen finner sted på to ulike nivåer. På det ene nivået dreier det seg om devaluering eller lav verdsetting av enkelt mennesker, mens på det andre nivået handler om devaluering og lav verdsetting av grupper av mennesker, som funksjonshemmede. Det er på dette nivået man opplever den mest drastiske konsekvensene da man her skaper og viderefører en samfunnsmessig devaluering av mennesker som blir systematisk sett ned på og behandlet dårlig. Utestengning, segregasjon, diskriminering og dårlig behandling er utfallet av en slik tildeling av en lavt verdsatt rolle. Dette kan man se på som et uttrykk for at de tillegges lav verdi eller at de utsettes for samfunnsmessig devaluering. Når man i dag ser at de funksjonshemmede har dårligere vilkår en funksjonsfriske, ses ikke det på som et problem i seg selv eller som primærproblemet, men som et utslag i at denne gruppen er lavt verdsatt(Askheim, 2003).

I det kommende avsnitt vil jeg belyse hvordan transportfeltet virker som barrierer i integrasjonen av funksjonshemmede i samfunnet.

3.4 Transportfeltet som barriere mot integrasjon av funksjonshemmede

Forutsetningen for å oppnå full deltagelse og likestilling på alle livsområder er mobilitet. Mobilitet er en nøkkel til selvstendighet og sosial inkludering. Kollektivtransporten skal være et gode for alle i samfunnet og må derfor være tilgjengelig for ulike brukergrupper (Sosial- og helsedirektoratet, 2003). I arbeidet med å gjøre samfunnet mer tilgjengelig er et av hovedmålene full deltagelse og likestilling. Deltagelse betyr at man skal ha mulighet til å delta i arbeidsliv, fritidsaktiviteter og et sosialt liv. Med likestilling mener man at deltagelsen skal kunne foregå på en likestilt måte. Mobilitet er en forutsetning for å få tilgang til arbeid, rekreasjon, å ha kontakt med venner, delta på fritidsaktiviteter osv. Et tilfredsstillende transportsystem er derfor sentralt for å oppnå gode levekår på viktige områder. Arbeidslinja som er nedfelt i den nasjonale velferdspolitikken går ut på at arbeid og aktivitet skal velges framfor passiverende ytelser. Målet er at flest mulig skal integreres i arbeidslivet og gjøres selvforsørgende. Tilgang til transport er en vesentlig faktor for at dette skal kunne gjennomføres. Situasjonen i dag tilsier at de funksjonshemmede har en mye lavere yrkesdeltagelse enn resten av befolkningen. I tillegg er det også langt færre som tar høyere utdanning. Her kan det også være andre faktorer enn transport som spiller inn som boligtilbudet og andre praktiske problemer rundt studiestedet. Undersøkelser viser også at funksjonshemmede har en lagt mindre reiseaktivitet enn den øvrige befolkningen. Dette gjelder både arbeidsreiser og fritidsreiser (Norges Handikapforbund, 2001). Jeg vil nå greie ut om hvordan de sosiomaterielle handlingsfelt virker som barrierer for de funksjonshemmede.

3.5 Den sosiomaterielle handlingsfelt

Samfunnet består av en sosial virkelighet samtidig som den også består av en sosiomateriell virkelighet. Den sosiale interaksjonen og de sosiale relasjonene finner sted i materielle omgivelser samtidig som de påvirkes og gjør seg nytte av de materielle ting og emner. Dette forgår i en gjensidig påvirkning. Våre handlings- og atferdsmønsters meningsammenhenger utgjør en sosiomaterie. Eksempler på materie som omgir oss kan være veier, boliger, redskaper og skilter. Når materiell danner sammenhenger og mønstre, som f. eks veier, kaller vi det materielle strukturer. De materielle strukturene skaper de omgivelsene vi lever i hele livet. Ved å benytte oss av det materielle strukturene utvikles våre ferdigheter, vår tenkeevne utformes og at vår sanseevne og følsomhet preges på særegne måter. All sosial interaksjon formidles ikke i den materielle strukturen, men en hovedsakelig del av interaksjonen i

samfunnet er formidlet gjennom materiellet. Alle de nære relasjonene vi opplever ansikt til ansikt, og kroppsspråk er opplevelser som er lite påvirket av de materielle i samfunnet. De materielle strukturene er sosiale avtrykk, eller objektivasjoner, av samfunnsmedlemmenes verdier og interesser. Men noen gruppers interesser kan ligge sterkere nedfelt i disse strukturene enn andres(Østerberg, 1977). Funksjonshemmedes opplevelse av vansker med fremkommelighet tyder på at denne gruppens interesser i liten grad finnes nedfelt i transportfeltets materielle struktur, dvs. i denne sammenheng rullende materiell, veier, fortau, bygninger m.m. De sosiomaterielle strukturene er ”trege”, noe som betyr at de gjør motstand mot forandring. For at de bevegelseshemmede skal kunne benytte seg av den transportmaterielle strukturen er hele reisekjeden nødt til å være tilrettelagt. Reisekjeden består av flere ledd. Fra den bevegelseshemmede reiser fra sitt eget hjem til personen er på det bestemte transportmiddelet skal være tilrettelagt for at de skal kunne benytte seg av kollektivtilbudet. De ulike transportoperatørene må ha tilgjengelig informasjon med henblikk på i hvilken grad transporttilbudet er tilrettelagt. I tillegg må all informasjon som gis underveis være tilgjengelig for alle de reisende. Informasjon om tilgjengelighet på stasjoner og holdeplasser, flyplasser og kaianlegg/terminaler er de ulike etatene som har ansvar for å gi informasjon om. Til og fra holdeplass må det være minst mulig høydeforskjell på gangveiene, maks 1:12. Overgangen mellom fortau og gangfelt må ikke være mer en 2,5 cm. I tillegg må gangveiene vedlikeholdes og holdes fri for snø og is, og ha et jevnt underlag. På selve holdeplassen/terminalen må det være direkte ankomst, uten nivåforskjeller. Det skal være tilstrekkelig høyde på kantsteiner for å oppnå trinnfri ankomst inn på transportmiddelet. Billettautomater og betalingssystemer må være i riktig høyde, de må være lette å forstå og gi informasjon både visuelt og auditivt. Transportmiddelene må ha en trinnfri av og påstigning ved å ha lavgulv/laventre med hel rampe eller eventuelt en heis. Det skal i tillegg være plass til rullestolen inne i transportmiddelet. Det er viktig at kollektivtransporten er utformet i tråd med prinsippene om universell utforming slik at man unngår at bevegelseshemmedes mulighet for å leve et selvstendig liv ødelegges av behovet for transport. Har man et transportsystem som ikke følger disse prinsippene vil man til en hver tid diskriminerer en del av befolkningen(Deltasenteret, 2004).

4.0 Transportpolitikk og tilrettelegging for funksjonshemmede

Jeg vil i denne delen av oppgaven presenter politiske og juridiske føringer, standarder og andre dokumenter som har betydning for universell utforming.

4.1 Regjeringens visjoner og hovedmål

Regjeringens visjon i deres politikk for personer med nedsatt funksjonsevne er at *Mennesker med nedsatt funksjonsevne skal ha muligheter til personlig utvikling, deltagelse og livsutfoldelse på linje med andre samfunnsborgere* (Stortingsmelding 40(2002-2003)

Nedbygging av funksjonshemmende barrierer, s. 27). I tillegg skal mennesker med nedsatt funksjonsevne ha samme rettigheter og muligheter som alle andre til å bestemme over egne liv og bli respektert for sine ønsker. Regjeringen fokuserer også på at menneskers likeverdighet må gjenspeiles i de mulighetene som samfunnet tilbyr. Hindringer må fjernes og samfunnet må være tilgjengelig for alle er tiltak som må settes i verk for å sikre like muligheter for alle. I tillegg til at samfunnets krav og bistand må tilpasses. Som jeg har nevnt tidligere vil disse visjonene fra Regjeringen ha en stor betydning for de funksjonshemmede at disse blir gjennomført slik at de funksjonshemmede vil få en bedre livskvalitet. Med utgangspunkt i Regjeringens verdigrunnlag og visjoner har Regjeringen laget hovedmål i sin politikk for mennesker med nedsatt funksjonsevne:

- *Aktiv deltagelse og full likestilling.*
- *God tilgjengelighet til bygninger, utemiljø, produkter og tjenester.*
- *Tjenester, opplæring og kvalifisering skal ta utgangspunkt i den enkeltes behov.*
- *Flere i arbeid som kan nytte sine evner og anlegg til beste for seg selv og samfunnet.*
- *Sikre økonomisk og sosial trygghet* (Stortingsmelding 40(2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer s. 27 og 28).

For å oppnå disse mål har Regjeringen opprettet ulike strategier. En av de mest nødvendige og grunnleggende strategier for å nå hovedmålene er sektoransvarsprinsippet. Denne strategien går ut på at det er de ulike sektorer i samfunnet som skal gi og finansiere tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne på lik linje med den øvrige befolkningen. I tillegg har de ulike sektorene ansvar for å supplere med særskilte ordninger dersom de ordinære ordningene ikke er tilstrekkelig. For å få informasjon om måloppnåelse, effektiviteten i bruk av ulike virkemidler og se hvor behovene for økt innsats er størst ønsker Regjeringen å bidra til å øke kunnskapsgrunnlaget om situasjonen og samfunnsutviklingen for personer med nedsatt funksjonsevne. Regjeringen ønsker å styrke brukermedvirkningen slik at tilbudene kan bli bedre tilpasset brukernes behov og ønsker. De vil også ha en åpen forvaltning og brukerdeltagelse i all offentlig planlegging. Dette for at personer med nedsatt funksjonsevne skal få delta i politiske beslutningsprosesser og styrende organer på lik linje med andre for å oppnå full samfunnsmessig likestilling. Regjeringen vil også bruke universell utforming som

en strategi(Sosialdepartementet, 2003). Videre vil jeg nå redegjøre for Samferdselsdepartementets handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA.

4.2 Tilgjengelighetsprogrammet BRA

Som en videreføring av *Stortingsmelding 40 (2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmedes barrierer* har Samferdselsdepartementet utarbeidet *Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009 Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring*. Handlingsplanen er utarbeidet for å bedre tilgjengeligheten til kollektivtilbudet og er en viktig del av Regjeringens arbeid for å bedre forholdene for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Til grunn i dette arbeidet ligger prinsippene for universell utforming.” *Universell utforming betyr at infrastruktur og transportmidler skal utformes på en slik måte at kollektive transportløsninger i størst mulig grad kan benyttes av alle mennesker”* (Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009, Samferdselsdepartementet 2006:3).

Målet med planen er at kollektivtrafikken skal blir mer tilgjengelig, spesielt for funksjonshemmede. Dette vil igjen føre til at de funksjonshemmede får økte muligheter til å inkluderes i arbeidslivet, i det sosiale liv og delta i fritidsaktiviteter. Både orienteringshemmede, bevegelseshemmede og miljøhemmede regnes som funksjonshemmede i transportsammenheng. Handlingsplanen har tre fokuspunkter som er bedre transportinfrastruktur, rullende materiell og aktiv logistikkforbedring. Dette for å ha fokus på hele reisekjeden fra reisen start til slutt. I reisekjeden inkluderer man informasjon før og under reisen, ankomst til/fra holdeplass/terminal, at selve holdeplass/stasjon/terminal er tilrettelagt, billett kjøp og selve transportmiddelet(Samferdselsdepartementet, 2006).

Et av prinsippene i arbeid med universell utforming er at tiltak og virkemidler som settes i gang skal være størst mulig samfunnsnyttige. Universell utforming bør bli en del av planleggingen når det skal bygges ny infrastruktur og ved anskaffelser av nye transportmidler. Dette fordi å tilrettelegge og oppgradere i ettertid vil øke kostnadene betraktelig. Det bør velges enkle og kostnadseffektive løsninger. Et annet vesentlig prinsipp er at det må sette fokus på samarbeid og samordning mellom de ulike sektorene for å få et mest mulig helhetlig tilrettelegging. Det ble i 2005 opprette en referansegruppe med representanter fra Samferdselsdepartementet, Jernbaneverket, Vegdirektoratet, Avinor og NSB.

Referansegruppens ansvar er å følge opp arbeidet med bedre tilgjengelighet og oppfølging av BRA - programmet. For at kommunikasjonen mellom brukermedvirkningsgruppene i de ulike

etater og virksomheter og referansegruppen skal opprettholdes har representanter fra Jernbaneverket, Vegdirektoratet og Avinor fått ansvar for dette. Mange ulike tiltak og virkemidler tas i bruk for å framskynde utviklingen av universell utforming. Lovgivning, konsesjonspolitikk, krav ved offentlig kjøp av persontransporttjenester, standardisering og direkte tilgjengelighetstiltak over statsbudsjettet omfatter de ulike virkemidlene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor har utformet egne håndbøker og retningslinjer med standarder for universell utforming. For å sikre brukervedvirkning i arbeidet med universell utforming er det opprettet brukervedvirkningsgrupper i samferdselssektoren. Disse gruppene består av representanter fra Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Blindeforbundet, i tillegg til transportnæringen og representanter fra myndighetene (Samferdselsdepartementet, 2006). I planleggingen av den nye bybanen i Bergen har man benyttet seg av en slik brukervedvirkningsgruppe. I neste del vil jeg tar for meg den nye loven som er forslått, diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. I tillegg vil jeg gjøre rede for det internasjonale samarbeidet Norge er en del av.

4.3 Ny lovgivning og internasjonalt samarbeid

I *NOU 2005: 8 Likeverd og tilgjengelighet* blir det foreslått en egen lov mot diskriminering, på grunnlag av funksjonsevne, diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, som skal gjelde generelt på alle samfunnsområder. Formålet med en slik lov er å sikre likeverd og fremme like muligheter til samfunnsdeltakelse for alle uavhengig av funksjonsevne. I tillegg vil den hindre diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne. Denne loven vil forhåpentligvis tre i kraft i løpet av 2009. I flere andre land er det innført likestillingslovgivning. En slik lovgivning brukes som virkemiddel for å sikre mennesker med redusert funksjonsevne like rettigheter til deltakelse som den forøvrig befolkningen.

Universell utforming og tilgjengelighet er områder hvor det er et betydelig samarbeid internasjonalt. Det er derfor viktig for Norge å føre en nasjonal politikk som harmoniserer med den pågående internasjonale politikken, spesielt innen EU. EU spiller en sentral rolle for utvikling av tilgjengelighetskrav i norsk lovgivning fordi Norge er forpliktet gjennom EØS avtalen å følge opp kravene og forpliktelsene i EU. Et viktig direktiv for bevegelseshemmede er *EU-direktiv 2001/85/EF* (bussdirektivet) som stiller krav til at alle nyregistrerte busser i klasse 1 (bybusser) skal være tilgjengelige for bevegelseshemmede. Etter hvert som de eldre bussene blir byttet ut med nye vil dette være et viktig direktiv som bedrer tilgjengeligheten for funksjonshemmede. For busser i klasse 2 og 3 kan medlemslandene selv velge om de vil gå ut

i fra direktivet. Jeg vil nå ta for meg hvordan Standard Norge og Deltasenteret arbeider mot et universelt samfunn.

4.4 Standard Norge og Deltasenteret

Standard Norge har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomgått de gjeldene standarder, og vurdert i hvilken grad det er utviklet spesielle standarder og bestemmelser som ivaretar funksjonshemmedes behov for alle leddene i en reisekjede. Standard Norge konkluderer med at funksjonshemmedes behov bare i beskjeden grad er ivaretatt i standarder og bestemmelser. Med utgangspunkt i dette arbeidet har Samferdselsdepartementet bedt Deltasenteret (Statens kompetansesenter for tilgjengelighet og deltagelse) om å systematisere gjeldene standarder og normer for universell utforming for de ulike elementer i reisekjeden. På dette grunnlaget skal Deltasenteret utvikle tilgjengelighetsindikatorer på områder der slike ikke finnes i dag. I arbeidet med å kartlegge tilgjengelighet, og vurdere tiltakene som gjennomføres skal Deltasenteret utvikle tilgjengelighetsindikatorer på de områder det ikke finnes i dag (Samferdselsdepartementet, 2006).

Deltasenteret sentrale oppgaver er å samle og videreformidle kunnskap om hva som hemmer og fremmer deltagelse og likestilling. I tillegg arbeider de for å fremskaffe nødvendig kunnskap om universell utforming. Deltasenteret gjennomførte i 2003-2004 et prosjekt for å drøfte tilgjengeligheten i kollektivtransporten for mennesker med ulike funksjonsnedsettelse. Dette med bakgrunn i *NOU 2001:22 Fra bruker til borger* som konstaterer at kollektivtransporten ikke er tilstrekkelig tilrettelagt. For å følge opp dette ble *Stortingsmelding 40(2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmedes barrierer* opprettet hvor en av målsetningene var at kollektivtransporten burde bli mer tilgjengelig. Deltasenteret besøkte landets fylkeskommuner for å få innblikk i situasjonen både lokalt og regionalt. I tillegg formidlet de kunnskap og informasjon om hvordan universell utforming kan realiseres. Hovedmålet med prosjektet:

- *Påvirke til at flere fylkeskommuner og kommuner stiller krav og tilgjengelighet til transportmidler gjennom anbud og konsesjonstildeling.*
- *Formidle kunnskap om hvordan universell utforming kan inkluderes i planlegging og utforming av transportmidler slik at de kan benyttes av alle.*
- *Få oversikt over gode planløsninger og prosjekter knyttet til tilgjengelig transport og infrastruktur på regionalt nivå.*

- *Nettverkbygging lokalt*(Tilgjengelighet til kollektivtransport, Deltasenteret, 2004:6 og 7)

Hovedinntrykkene Deltasenteret fikk fra Fylkeskommunene var at det var behov for mer kompetanse på området universell utforming. Det er ikke utarbeidet standarder for transportmidler, infrastruktur og informasjonssystemer som sier noe om hva som skal til for at det skal bli regnet som tilgjengelig. Dette gjorde at Fylkeskommunene synes det var vanskelig å definere hva som skal til for at kollektivtransporten skulle bli tilgjengelig.

Flere fylkeskommuner hadde formulert egne mål knyttet til tilgjengeligheten til kollektivtransporten i egne samferdselsplaner. Mens andre fylker ikke hadde satt seg spesifikke mål på området(Deltasenteret, 2004).

Tilbakemeldingene fra transportmiljøene i fylkene er at fire faktorer bør være på plass for å nå målet om tilgjengelig kollektivtransport:

- *Kunnskap om hva universell utforming og tilgjengelighet innen transportsektoren innebærer, og kompetanse på hvordan universell utforming implementeres.*
- *Det er behov for tydelige nasjonale mål om at kollektivreisene skal bli tilgjengelige også for mennesker med ulike funksjonshemninger.*
- *Det er behov for økonomiske virkemidler slik at nødvendige investeringer kan foretas.*
- *Brukerforum med jevnlige møter hvor transportansvarlig og brukerorganisasjoner diskuterer problemstillinger og konkrete løsninger viser seg å være for å sikre at ting blir gjort riktig fra starten av* (Tilgjengelighet til kollektivtransport, Deltasenteret 2004: 4).

Jeg vil videre redegjøre for Samferdselsdepartementets Nasjonale Transportplan.

4.5 Nasjonal Transportplan

I *Nasjonal Transportplan 2006-2015(NTP) kapitel 6.3 Tilgjengelighet til transport for alle* står det skrevet at regjeringen vil gjøre transport mer tilgjengelig for alle ved å:

-styrke krav og retningslinjer for tilgjengelighet i utforming av infrastruktur, ved tildeling av transportløyver og ved offentlig kjøp av transporttjenester

-gjennomføre tilgjengelighetsprogrammet BRA(Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) med formål å forbedre tilgjengelighet for alle i transportsektoren.

I NTP presiseres viktigheten ved å redusere gapet mellom intensjonene om tilgjengelighet og praksis gjennom blant annet krav gjennom lover, foreskrifter og standarder. Først under arbeidet med *Nasjonal Transportplan 2006-2015* ble tilgjengelighet et hovedmål på lik linje

med trafikksikkerhet, miljø, framkommelighet og effektivitet. ”*Et transportsystem som er tilgjengelig for alle og et transporttilbud som gjør det mulig for alle å leve et aktivt liv*” (Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009, Samferdselsdepartementet 2006:6).

I forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019, som ble lagt fram 17. januar 2008, er et av hovedmålene at transportsystemet skal være universelt utformet. Blant annet skal holdeplasser og bussholdeplasser opprustes i tillegg til at publikumsarealer, atkomster og fasiliteter på jernbanestasjoner og fergekaier på stamveger skal opprustes.

Det konkluderes med at tiltak for å oppgradere eksisterende struktur slik at den blir universelt utformet har vært lavt prioritert i NTP 2006-2009. Det foreslås nå å bevilge fire ganger mer til universell utforming enn 2006-2009. Dersom rammen fordeles med 50 mill. per år til holdeplasser, 50 mill. til terminaler og 20 mill. til kollektivfeltet kan man utbedre en god del, men det vil ta 40 år før alle holdeplasser på stamveger er universelt utformet! Enkelte steder regner man med at det blir satt av bompenger til kollektivtiltak, inklusive universell utforming. Universell utforming må integreres i planer om oppgradering og bygging av infrastruktur. Utviklingen går i riktig retning, men det går langsomt. Statens vegvesen har et spesielt sektoransvar for kollektivtransporten og har også ansvaret for å koordinere transportetatens arbeid med å følge opp handlingsplanen for BRA - programmet. Mål om et universelt utformet vegsystem innen 2020. Alle nye anlegg som planlegges og bygges i Statens vegvesen, Avinors og i Jernbaneverkets regi skal bygges i samsvar med prinsippene om universell utforming. Det skal utvikles rutiner som sikrer universell utforming og inspeksjon under utforming av anlegg og for ferdigstilte anlegg. Koordinering av de ulike instanser for å sikre at hele reisekjeden blir ivaretatt. Handlingsplan for økt tilgjengelighet 2009-2020 skal benyttes. Samtidig er det også et stort behov for forskning og kunnskapsinnsamling på området (Samferdselsdepartementet, 2008).

Norge undertegnet i mars 2007 FN Konvensjon om rettigheter til personer med nedsatt funksjonsevne. Konvensjonen konkluderer at menneskerettighetene også gjelder for funksjonshemmede. Landene forplikter seg til å arbeide aktivt med myndighetene for å gjennomføre disse rettighetene, både de økonomiske, sosiale og kulturelle rettighetene og de sivile og politiske rettighetene. Dette er en viktig konvensjon i arbeidet med å hindre diskriminering av funksjonshemmede. Norge har ikke ratifisert loven enda, men arbeider med å oversette den til norsk slik at de kan vurdere den opp mot norsk lovgivning og hva slags følger den eventuelt vil få for norsk lovgivning. Det er viktig at alt er på plass før

konvensjonen ratifiseres og implementeres i norsk lovgivning (Arbeids- og inkluderingsdepartementet, 2007). Videre i oppgaven kommer nå min analyse del.

5.0 Analyse

Denne delen av oppgaven har jeg valgt å dele i to. Jeg vil først belyse betydningen for universell utforming av transport for funksjonshemmede. Deretter vil jeg diskutere hva det transportpolitiske sier om hinder og muligheter for universell utforming av transport.

5.1 Hva sier teorien om betydningen for universell utforming av transport for funksjonshemmede?

Mobilitet er en forutsetning for full deltagelse og likestilling på alle livs områder. Dette innebærer deltagelse i arbeid, fritid og et sosialt liv på et likestilt måte som andre i samfunnet. Mobilitet vil gi den funksjonshemmede mulighet for å leve et selvstendig liv. Det er viktig å kunne delta i arbeidslivet slik at den funksjonshemmede får bidra i samfunnet med sine ressurser og kunnskaper på lik linje som andre. Dette er med å øke opplevelsen av å høre til et fellesskap og følelsen av tilhørighet, både i samfunnet og på arbeidsplassen, noe som er vesentlig for alle mennesker. Mange bedrifter er pålagt å følge prinsippene om inkluderende arbeidsliv. Dette gir muligheter for at arbeidsplassen skal være tilrettelagt, men det hjelper lite når den funksjonshemmede har problemer med å komme seg til og fra jobb. Teknologien er kommet langt i dag slik at mange har mulighet til å jobbe hjemme fra. Dette er et alternativ for funksjonshemmede, men de vil miste det sosiale på arbeidststedet. Sammen med venner og familie utgjør kollegaer våre viktigste relasjoner på mikronivå. I vårt sosiale liv er det de sosiale relasjonene som er bindeleddet i våre sosiale systemer. Det sosiale systemene gir oss fellesskap som igjen gir oss forutsigbarhet og stabilitet i det sosiale livet. Som nevnt tidligere forgår prosessen med å danne relasjoner i tre hovedfaser, innledningsfasen, interaksjons- og vedlikeholdsfasen og til sist nedbyggingsfasen. Disse fasene krever at man har mulighet til å komme seg ut på ulike arenaer for å møte andre mennesker. Det er da et absolutt behov at man har mulighet til å være mobil. Med et dårlig tilrettelagt transportsystem vil det være krevende og vanskelig for den funksjonshemmede å komme seg ut for å etablere nye relasjoner og vedlikeholde de eksisterende relasjonene. Et minimalt sosialt nettverk vil kunne føre til at den funksjonshemmede blir isolert og føler seg utstengt fra samfunnet. Identitetsvansker, passivitet og resignasjon vil være følgene, i tillegg til for dårlige levekår og

dårlig livskvalitet. Om tilrettelegging av transportmuligheter og bevegelse for funksjonshemmede kun var å betrakte som tilrettelegging av materiell, ville en kunne ha løst tilretteleggingen delvis. Som jeg tidligere har sagt vil de sosiomaterielle strukturene i sin utforming virke mot de funksjonshemmede og forsterke funksjonshemmingen. Det skyldes en direkte opplevd hjelpeløshet som springer ut av manglende tilrettelegging og dermed manglende frihet til å bevege seg rundt i det geografiske rommet. Dette er selvfølgelig et punkt i mine refleksjoner rundt tilretteleggingsproblemet, og det viser til objektivt observerbare forhold som en umiddelbart ser at en kan gjøre noe med (for eksempel lave fortauskanter, rampe på buss eller perronger på tog). Men hos den funksjonshemmede ligger det også mentale barrierer på et subjektivt plan som hindrer bruk av transportsystemene. Gjennom sosialisering og utvikling av selvet eller selvbildet vil den funksjonshemmede tilpasse seg rollen som funksjonshemmet. Til rollen som funksjonshemmet ligger det visse forventninger, og disse forventningene kan vi anta ikke styrker den funksjonshemmedes selvbylde som en aktiv transportbruker. En må med andre ord være observant på at en ensidig materiell tilrettelegging ikke nødvendigvis innebærer at den funksjonshemmede tar dette materielle i bruk. Dermed kan en si at hindringer og barrierer like mye som i de materielle strukturene kan ligge i de mentale strukturer. I dette ser en betydning av å strebe i retning av sosialt verdsatte roller og normalisering. Det vil si at transportmateriellet blir en naturlig del av funksjonshemmedes bruksgjenstander i hverdagslivet.

5.2 Hva sier transportpolitikken om hinder og muligheter for universell utforming av transport for funksjonshemmede?

Det er ulike faktorer som spiller inn på den universelle utformingen. I Deltasenterets rapport fra Fylkeskommunene kommer det frem at manglende kunnskap om universell utforming er en vesentlig faktor. Både hvordan universell utforming implementeres og hva det innebærer for transportsektoren. I tillegg ble det etterspurt tydelige nasjonale mål som inkluderer at kollektivtransporten skal være tilgjengelig også for funksjonshemmede. Det er i dag utarbeidet få standarder og regler på dette området. Det jobbes med å utarbeide flere, og i tillegg utarbeide strengere sanksjoner for de som ikke følger opp. Uten strenge sanksjoner vil mange unngå å følge opp fordi universell utforming krever store økonomiske ressurser. En annen faktor som hindrer den universelle utforming er at man må få til et samarbeid mellom de ulike sektorene. Et eksempel er jernbanen hvor man kan oppleve at plattformen og selve stasjonen er tilrettelagt, og at selve toget er tilrettelagt, men problemet oppstår når den

funksjonshemmede skal om bord i toget. Det er slik at Jernbaneverket har ansvar frem til plattformskanten og NSB har ansvar for toget. Her skyves ansvaret over på hverandre, ingen vil ta den økonomiske kostnaden med å tilrettelegge ombordstigningen i toget. Det er derfor særs viktig at det blir fokusert på at hele reisekjeden må være tilrettelagt for at den funksjonshemmede skal kunne benytte seg av reisetilbudet. Her er det viktig at Regjeringen følger opp og bruker Handlingsplanen for tilgjengelighetsprogrammet BRA. I denne handleplanen er det konkretisert virkemidler og tiltak for en bedre tilgjengelig kollektivtransport som kan brukes som verktøy i arbeidet med tilrettelegging.

En annen viktig del av prosessen i arbeid med universell utforming er å øke fokuset i alle ledd, fra Fylkeskommune til Regjeringen. Med økt fokus vil man kunne oppnå mer fokus og bevissthet rundt universell utforming.

Som beskrevet i kapittel 4.0 har Regjeringen utarbeidet gode visjoner og mål i arbeidet med tilrettelegging for funksjonshemmede, men det hjelper lite når man ikke har verken tidsfrister eller sanksjoner mot de som skal gjennomføre disse mål. Med de knappe ressurser som allerede finnes prioriteres andre prosjekter fordi arbeidet med universell utforming krever store økonomisk investeringer. De politiske og juridiske føringer og standarder som gjelder i dag er aktuelle for ny infrastruktur som skal bygges, men utelukker den infrastrukturen som allerede eksisterer i dag. Nasjonal Transport plan er en viktig del av arbeidet med universell utforming. Her blir arbeidet med universell utforming tatt på alvor. Et av hovedmålene er et universelt utformet samfunn.

I forslag til NTP 2010-2015 anslåes det at opprustningen av holdeplasser, terminaler og kollektivfeltet vil ta ca 40 år med de bevilgningene som står i forslaget.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven vil helt klart fremme arbeidet med universell utforming. Med denne loven vil dette lovverket implementeres i de underliggende lovene. Dette vil ha en stor betydning for videre arbeid med universell utforming. Med et gjeldene lovverk blir Regjeringen nødt til å bevilge mer penger til utbedringer. Det vil også ha betydning for de ulike sektorene som blir nødt til å forholde seg til, og følge opp det nye lovverket. Når Norge vil ratifisere FN- Konvensjonen om rettigheter til personer med nedsatt funksjonsevne vil dette også være et viktig skritt i riktig retning mot et universelt utformet samfunn. Denne konvensjonen forbyr diskriminering av funksjonshemmede og Norge vil forplikte seg til arbeide aktivt med å gjennomføre rettighetene for de funksjonshemmede. Som nevnt tidligere gjelder dette både de økonomiske, sosiale og kulturelle rettighetene, og de sivile og politiske. Internasjonalt arbeides det mye med universell utforming. Norge forplikter seg gjennom EØS avtalen og følge opp de direktiver som gjelder i EU. Bussdirektivet er et

eksempel på et direktiv som Norge er forpliktet til å følge opp. Dette er et direktiv som med tiden vil ha stor betydning for de funksjonshemmede da Norge forplikter seg til at alle nyregistrerte bybusser(klasse 1) skal være tilrettelagt. Men med mange eldre busser i bruk vil det ta lang tid før alle bybusser vil være tilrettelagt. Når det gjelder busser i klasse 2 og 3 er det ikke et krav at disse skal være tilrettelagt, det er opp til medlemslandene om de vil kravene skal gjelde for disse busser også. Dette vil ta si at busser som går utenfor bykjernen og ekspressbusser i liten grad vil være tilgjengelige for bevegelseshemmede. Med andre ord er det bare en liten del av bussene som på sikt har krav om å være tilrettelagt.

Med bakgrunn i *NOU 2001:22 Fra bruker til borger* nedfelte Regjeringen sine hovedmål og strategier i *Stortingsmelding 40(2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmede barrierer*.

Som nevnt tidligere var blant annet et av hovedmålene i politikken til Regjeringen at personer med nedsatt funksjonsevne skal kunne ha god tilgjengelighet til bygninger, utemiljø, produkter og tjenester. I tillegg utarbeidet Regjeringen ulike strategier for å oppnå de ulike målene. Med strategier som universell utforming, brukermedvirkning, sektoransvarsprinsipp og fokus på å øke kunnskap og mer forskning på området har Regjeringen utarbeidet gode strategier. Det gjenstår å se om Regjeringen klarer å følge disse strategiene og i tillegg bevilge nok penger til å gjennomføre de. Det er ingen tidsfrister på disse, så det kan med andre ord ta lang tid før alt blir gjennomført og fulgt opp.

6.0 Oppsummering og avslutning

I første del av oppgaven har jeg presentert mitt valg av tema og problemstilling. Deretter har jeg begrunnet mine valg av metoder med bakgrunn i min problemstilling. Videre har jeg presentert valg av litteratur.

I min teoretiske del har jeg belyst ulike utfordringer for de funksjonshemmede med hovedfokus på betydningen av tilgjengelig transport for den sosiale integrasjonen. Her har jeg tatt for meg temaene sosial integrasjon, funksjonshemmede og sosial integrasjon, sosialisering til rollen som funksjonshemmet, verdsetting av sosiale roller, transportfeltet som barriere mot integrasjon av funksjonshemmede og det sosiomaterielle handlingsfelt. Videre i denne delen av jeg presenter politiske og juridiske føringer, standarder og andre offentlige dokumenter som er relevante i henhold til tilgjengelighet til den offentlige transporten.

Til sist i oppgaven har jeg belyst betydningen for universell utforming av transport for funksjonshemmede og diskutert hva transportpolitikken sier om muligheter og hinder for universell utforming av transport for funksjonshemmede.

Vi er alle sosiale vesener. Fra vi er født til vi dør påvirkes vi, er avhengig og forholder oss til andre mennesker. I dette sosiale samspillet blir vi påvirket og formet av omgivelsene, samtidig som vi selv spiller en aktiv rolle i vår egen utvikling og opptrer som selvstendig aktører i forhold til våre omgivelser (Schiefløe, 2003). I tillegg er mobilitet en forutsetning for full deltagelse og likestilling på alle livs områder. Dette innebærer deltagelse i arbeid, fritid og et sosialt liv på et likestilt måte som andre i samfunnet. I dagens samfunn er det dessverre slik at funksjonshemmede ikke har like muligheter som andre til å oppnå full deltagelse og likestilling. Politisk arbeides det med universell utforming, og det er heldigvis blitt mer fokus på dette de siste årene. Ratifisering av FN-konvensjonen om rettigheter til personer med nedsatt funksjonsevne og den nye diskriminerings- og tilgjengelighetsloven vil være viktige skritt på veg mot et universelt samfunn hvor funksjonshemmede ikke blir diskriminert. Veien mot et universelt går langsomt i Norge, men med lovgivning mot diskriminering vil Regjering bli nødt til å bevilge mer penger og forhåpentligvis få fortgang i prosessen mot et universelt samfunn.

Litteraturliste

Askheim, Ole Petter(2003): *Fra normalisering til empowerment. Ideologier og praksis i arbeid med funksjonshemmede.*

Oslo, Gyldendal Norsk Forlag AS

Froestad, Jan, Solvang, Per og Söder, Mårten(2000): *Funksjonshemning, politikk og samfunn.*

Oslo, Gyldendal Akademisk

Halvorsen, Knut(2002): *Forskningsmetode for helse- og sosialfag. En innføring i samfunnsvitenskapelig metode.*

Oslo, J.W Cappelens Forlag as

Norges Handikapforbund (2001): *Tilgjengelighet til offentlig transport*

NOU 2001:22 Fra bruker til borger

NOU 2005:8 Likeverd og tilgjengelighet

Samferdselsdepartementet (2008): *Forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019*

Samferdselsdepartementet (2006): *Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009 Bedre infrastruktur, Rullende Materiell, Aktiv logistikkforbedring.*

Samferdselsdepartementet (2004): *Nasjonal Transportplan 2006-2015*

Schiefloe, Per Morten(2003): *Mennesker og samfunn. Innføring i sosiologisk forståelse.*

Bergen, Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS

Sosial- og helsedirektoratet, Deltasenteret (2004): *Tilgjengelighet til Kollektivtransport.*

Rapport fra besøk i Fylkeskommunene 2003-2004

Sosial- og helsedirektoratet (2003): *Universell utforming over alt!*

Stangvik, Gunnar(1994): *Funksjonshemmede inn i lokalsamfunnet. Prinsipper og arbeidsmåter.*

Oslo, Universitetsforlaget AS

Stortingsmelding 40(2002-2003) *Nedbygging av funksjonshemmende barrierer*

Østerberg, Dag(1977): *Samfunnsmotsetninger. Et samfunnsetisk essay.*

Oslo, Forlaget Tanum - Nordli A/S

Østerberg, Dag(2003): *Sosiologiens nøkkelbegreper.*

Oslo, J. W Cappelens Forlag as

Norges Handikapforbund. Definisjon av Universell utforming.

Tilgjengelig på: <http://www.nhf.no/index.asp?id=35013&te=35013> (Besøkt 24.02.08)

Arbeids- og inkluderingsdepartementet(2007) Norge undertegner FN- konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne.

Tilgjengelig på:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/aid/presesenter/pressemeldinger/2007/32.html?id=46197>

(Besøkt 25.02.08)

Samferdselsdepartementet (2008) Forslag til Nasjonal Transportplan.

Tilgjengelig på: http://www.ntp.dep.no/2010-2019/pdf/Planforslaget_lavopploselig.pdf (Sist besøkt 27.02.08)

Samferdselsdepartementet(2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015.

Tilgjengelig på:

http://www.regjeringen.no/Rpub/STM/20032004/024/PDFS/STM200320040024000DDDPD_FS.pdf (Sist besøkt 27.02.08)